LE

NOUVEL-ONTARIO

(CANADA)

PAR

F. ROMANET DU CAILLAUD

(Extrait du Bulletin de la *Société de Géographie commerciale de Paris.*)

PARIS
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE
8, RUE DE TOURNON

1906

LE NOUVEL-ONTARIO

(CANADA)

PAR

F. ROMANET DU CAILLAUD

(Extrait du Bulletin de la *Société de Géographie commerciale de Paris.*)

PARIS
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE
8, RUE DE TOURNON
—
1906

LE NOUVEL-ONTARIO

(CANADA)

On a trop souvent dit que la région qui, au Canada, sépare la vallée de l'Ottawa de la Prairie canadienne était un pays de peu d'avenir, « impropre à la culture » et ne contenait « que des bois sans valeur et quelques mines. »

La région ainsi dépréciée est celle qui s'appelle au Canada le Nouvel-Ontario, parce que, au moment de la formation de la Confédération canadienne, elle a été rattachée à la province d'Ontario, appelée autrefois le Haut-Canada, et qui ne comprenait alors que la presqu'île située entre la rivière Ottawa, la Rivière aux Français (*French River*), la partie orientale du lac Huron, les lacs Erié et Ontario, et le Saint-Laurent.

Le Nouvel-Ontario, avant son annexion à la province d'Ontario, dépendait de la Compagnie de la Baie d'Hudson, — laquelle céda ses droits régaliens à la Puissance du Canada.

Le Nouvel-Ontario est divisé en quatre districts : Nipissing, Algoma, Thunder Bay (la baie du Tonnerre), Rainy River (la Rivière à la Pluie), auxquels on peut adjoindre l'archipel des îles Manitoulin dans le lac Huron.

Ayant étudié géographiquement le Nouvel-Ontario depuis quinze ans et y allant chaque année depuis 1902, je tiens à rectifier la mauvaise opinion que certains peuvent avoir répandue sur cette région, et à montrer quelle est sa situation actuelle, quel est son avenir.

Mes renseignements sont extraits des *Rapports du Bureau des Mines de l'Ontario* de 1902 à 1905, — des rapports sur la colonisation, sur les arpentages de *townships* (1), sur les forêts, — de différentes

(1) Circonscription territoriale équivalent à notre commune rurale.

brochures officielles du gouvernement d'Ontario sur la colonisation, — enfin, pour les données les plus récentes, du *Sudbury Journal*, un des principaux journaux du Nouvel-Ontario.

Et d'abord une remarque : la province d'Ontario a une superficie de plus de 56 millions d'hectares, supérieure à celle de la France; — et pour mettre en valeur cet immense territoire, elle n'a que les ressources d'une population de deux millions d'habitants.

La province reçoit peu d'émigrants d'Europe, entre quatre et six mille par an; elle perd au moins la même quantité d'habitants, qui émigrent vers l'Ouest. Mais il lui vient un certain afflux de colons de la province de Québec, surtout dans les districts de Nipissing et d'Algoma; ainsi y a-t-il plus de vingt mille Canadiens-Français dans la région de Sudbury.

II. — Colonisation.

Pour la cession des terres de la Couronne, le gouvernement d'Ontario est très prudent, mais aussi très favorable au colon.

Chaque année il fait arpenter (*survey*) un certain nombre de *townships*. On appelle ainsi une subdivision territoriale carrant ordinairement 6 milles sur 6, — laquelle, lorsqu'elle est suffisamment peuplée, reçoit une organisation municipale. On parle d'augmenter, afin d'accroître leurs ressources, la superficie des nouveaux townships à créer et de la porter à 9 milles sur 9.

L'orientation des *townships* actuels est ordinairement Nord-Sud, Est-Ouest. Chaque *township* est divisé en six concessions longues de 6 milles dans le sens de l'Est à l'Ouest, larges d'un mille et numérotées du Sud au Nord. Chaque concession comprend 12 lots, large d'un demi-mille, numérotés de l'Est à l'Ouest. Chaque lot a ainsi un mille de long sur un demi-

mille de large, soit 320 acres, c'est-à-dire environ 128 hectares, sous déduction, le cas échéant, de la superficie des lacs et des cours d'eau.

Toute personne âgée de dix-huit ans et plus peut, dans les *townships* qui sont ouverts à la vente, acheter directement au gouvernement un demi-lot, soit 160 acres. Le prix est ordinairement de 50 *cents* (1) (un peu plus de 2 fr. 50) l'acre (40 ares environ). Dans quelques *townships*, dits de *free grant* (concession gratuite), la terre est même donnée gratuitement aux colons.

Les conditions pour obtenir le titre de propriété sont la construction (ordinairement en bois brut) d'une maison habitable de 16 pieds sur 20, le défrichement du dixième du sol et la résidence sur la terre par soi-même ou par un représentant pendant une année ou quelquefois plus. C'est ce qu'on appelle, en anglais, les *settlement duties*. En outre, au début, le colon, qui demande à acheter un demi-lot, doit faire une déclaration assermentée (*affidavit*), montrant que sur ce demi-lot nul autre que lui n'est occupant.

On ne peut acheter directement au gouvernement que 160 acres dans le même *township* ; cette règle a été édictée afin d'éviter les accaparements. Mais il est loisible de se constituer une plus grande propriété en achetant des terres voisines à des propriétaires qui les ont eux-mêmes acquises du gouvernement.

Lorsque le gouvernement a délivré le titre de propriété, ce titre est enregistré au Bureau d'enregistrement du District. Il est alors imprescriptible. La loi sur les titres (*Land Titles Act*) dit, en effet, que « nulle possession, de quelque durée qu'elle soit, ne peut conférer un titre valide contre un titre régulièrement enregistré ».

III. — Colonisation (*Suite*).

Ces acquisitions de propriété ne peuvent avoir lieu que dans les parties de la province qui sont arpentées et, en outre, mises en vente par le gouvernement.

(1) Le *cent* est la centième partie du dollar.

Si un colon s'établit dans une autre localité, il n'est pas expulsé, à moins que sa présence ne soit un danger pour l'exploitation des forêts ; mais il doit attendre, pour obtenir son titre de propriété, que l'endroit soit mis en vente par le gouvernement. Sa possession est respectée, tant qu'elle dure ; et, s'il a rempli les *settlement duties* et payé le prix, il reçoit son titre de propriété lors de la mise en vente des terres du *township*.

Dans les districts de Nipissing et d'Algoma, de Mattawa au bas du lac Supérieur, le long de la ligne principale du Canadian Pacific Railway et de l'embranchement de Sault-Sainte-Marie, il y a environ deux cents townships arpentés, dont plus de la moitié sont livrés à la colonisation. Il y en a 34 au Nord-Ouest du lac Témiscaming. Dans l'Algoma occidental, le long de la ligne principale du Canadian Pacific aucun *township*, pour ainsi dire, n'est ouvert à la vente. Dans le district de Thunder Bay, une vingtaine de *townships* sont livrés à la colonisation dans le voisinage du lac Supérieur ; de même une trentaine dans le district de Rainy River, le long soit de la ligne du Canadian Pacific, soit de celle du Canadian Northern. Chaque année le gouvernement augmente le nombre des *townships* arpentés, et à cet effet il dépense maintes fois des sommes considérables ; ainsi en 1904 près de 1.150.000 acres ont été arpentés, et environ 100.000 dollars dépensés pour cette opération.

IV. — Ressources du colon.

En général, les terres du Nouvel-Ontario sont de bonne qualité.

Je n'ai sous les yeux qu'une statistique de 1897, laquelle, sous le nom de *Northern Districts*, comprend, outre le Nipissing et l'Algoma, les districts de Muskoka et de Parry Sound, dont la constitution tellurique semble la même. D'après cette statistique, les *Northern Districts* auraient produit, à l'acre, en blé de printemps 14 bushels et 8 dixièmes, et en orge 22 bushels et 9 dixièmes; alors que, pour les mêmes

grains, le Manitoba, c'est-à-dire la plus fertile province de l'Ouest, donnait 14,1 et 20,8 à l'acre.

Ce qui fait que l'émigration se porte de préférence vers l'Ouest canadien, c'est que la terre y est plus facile à défricher ; elle consiste surtout en prairies, que la charrue peut entamer directement ; tandis que, dans le Nouvel-Ontario, il faut, pour défricher, couper d'abord les repousses des arbres, les mettre en tas, les faire brûler, puis arracher les souches mortes et faire un dur labour à travers les racines.

Mais si l'existence du bois sur les terres du Nouvel-Ontario est un obstacle au défrichement, elle apporte cependant de sérieux avantages au colon. En effet, celui-ci peut, sur le demi-lot qu'il s'est choisi, couper pour son usage personnel, sans payer aucune redevance, tout le bois qui lui est nécessaire. Puis, lorsqu'il a résidé six mois sur son terrain et défriché deux acres, il a le droit de couper, pour le vendre, tout le bois de son terrain qu'il lui plaît, sauf le pin, et ce sans redevance. Quant au pin qu'il aura coupé pour ses défrichements, il a le droit de le vendre, en payant la redevance stipulée par la loi. Lorsqu'il a reçu son titre de propriété, le concessionnaire des bois du gouvernement dans le *township* (*licensee*) ne peut plus exploiter aucun bois chez lui, sauf le pin, et encore durant un an seulement.

Pendant l'hiver, dans le Nouvel-Ontario, le cultivateur a une ressource de travail qu'il ne trouverait pas dans l'Ouest ; je veux parler du travail d'exploitation des bois. Nombreux sont les chantiers forestiers dans le Nouvel-Ontario ; ils occupent pendant l'hiver des centaines et des centaines d'ouvriers à des prix avantageux.

Deux émigrants français, avec qui j'avais fait la traversée en 1905 et qui, après être restés deux mois et demi à Montréal, sont venus sur mon conseil à Sudbury, ont été, dès leur débarquement du chemin de fer, embauchés pour un chantier des environs de Sudbury au prix de 28 dollars par mois, nourriture et logement en sus.

Les salaires dans le Nouvel-Ontario sont élevés, moins cependant que dans l'Ouest. Pour une journée

de dix heures, un manouvrier gagne d'un dollar et demi à 2 dollars, un maçon 3 dollars et demi, un charpentier même prix, un serrurier-forgeron et un mécanicien de 4 à 5 dollars. La pension d'un ouvrier étant de cinquante à soixante *cents*, il peut faire des économies, s'il se tient constamment à son travail et qu'il ne soit pas encore chargé de famille.

Enfin, l'ouvrier se repose toujours le dimanche ; à ce sujet, la loi de l'Ontario est absolue : nul travail n'est permis le dimanche. L'observation du repos dominical est surveillée, non seulement par les pouvoirs publics, mais encore par une association spéciale.

V. — Bois.

Le gouvernement d'Ontario ne met en vente les terres que dans les *townships* dont les bois sont à peu près tous coupés.

Le droit d'exploiter les forêts est vendu aux enchères à des prix qui varient suivant la quantité et la qualité des bois de chaque *limite*. — On appelle *limite* une circonscription forestière répondant ordinairement à un *township*. Ces enchères s'élèvent en général à 2 ou 300.000 dollars par *township*.

L'essence forestière la plus estimée est le pin. Aux environs de Sudbury, j'en ai vu des échantillons énormes, qui, après incendie, avaient été renversés par le vent et pourrissaient sur le sol : ils avaient plus d'un mètre de diamètre à la base et avaient eu de 30 à 40 mètres de hauteur.

D'autres fois, le bois est vendu par le gouvernement à des exploitants qui lui payent une redevance par pied cube de bois exploité, redevance variable suivant l'essence.

Depuis une vingtaine d'années, un service de gardes forestiers (*rangers*) a été créé pour préserver, autant que possible, les forêts de l'incendie. Ces gardes contraignent les rares passants qui traversent les forêts à prendre certaines précautions. Puis, si un incendie a dévasté une partie de la forêt, ils avertissent le con-

cessionnaire et l'obligent à exploiter d'abord les bois desséchés par le feu plutôt que les bois vifs.

Plusieurs scieries importantes sont établies sur le parcours du Canadian Pacific Railway, notamment à Cache Bay sur le lac Nipissing et à Chapleau, à l'Ouest de Sudbury. D'autres sont placées aux embouchures des rivières qui tombent dans le lac Huron et dans le lac Supérieur. Ces rivières charrient au printemps et en été les billots de bois qui, pendant l'hiver, ont été débités, puis amenés sur leurs rives.

Le bois des forêts du Nouvel-Ontario sert encore à la fabrication de la pulpe de papier. Trois grandes usines de pulpe sont en activité dans le Nouvel-Ontario, celles de Sault-Sainte-Marie, d'Espanola sur la Spanish River, entre Sault-Sainte-Marie et Sudbury, et de Sturgeon-Falls, entre Sudbury et North-Bay.

VI. — Mines.

Mais la grande industrie du Nouvel-Ontario, c'est l'industrie minière ; ses richesses minérales sont considérables.

Les principaux métaux exploités sont l'or, l'argent, le cobalt, le nickel, le cuivre et le fer.

Or. — La production de l'or est en décroissance : en 1899, elle s'était élevée jusqu'à 424.000 dollars ; en 1904, elle n'était plus que de 40.000 dollars. Néanmoins, les *Rapports du Bureau des Mines* sont remplis de détails sur les diverses mines d'or du Nouvel-Ontario.

Argent. — En compensation, la production de l'argent est en progression croissante. L'une des principales mines jusqu'en 1903 avait été celle de Silver Islet (l'Ilot d'Argent), près de Port-Arthur sur le lac Supérieur, mine dont le produit total a été de 3.500.000 dollars. Mais pendant les travaux du chemin de fer de Témiscaming, vers 1903, de magnifiques mines d'argent et de cobalt furent découvertes dans le bassin Nord-Ouest du lac Témiscaming, près de la station qui de cette découverte reçut le nom de Cobalt.

En 1904 et en 1905, ce fut vers cette région un exode de prospecteurs. De nombreux *claims* (1) ont été découverts et acquis du gouvernement en vertu de la loi des mines de l'Ontario.

L'exploitation a commencé dès 1904. Le minerai, qui contient de l'argent, du cobalt, du nickel et de l'arsenic, est en général expédié à New-York, pour y être fondu et les métaux ou métalloïdes affinés. Certains wagons de 20 tonnes de ce minerai ont valu jusqu'à 38.000 dollars, c'est-à-dire presque 10 francs le kilogramme. En janvier 1906, on avait déjà exporté pour 2 millions et demi de dollars de ce minerai, et il y en avait encore pour 1 million de dollars d'arraché.

Cobalt. — Les mines du Témiscaming sont les plus riches mines de cobalt connues. Auparavant c'était la Nouvelle-Calédonie qui produisait le plus de cobalt. La découverte des mines canadiennes a fait baisser le prix du cobalt. Aussi la banque de Rothschild de Londres, s'inquiétant de cette découverte, a, en décembre 1905, fait demander au Canada, à titre d'essai, plusieurs tonnes de minerai de cobalt du lac Témiscaming.

Nickel. — Les mines de nickel abondent dans la région de Sudbury, principalement au Sud-Ouest, à l'Ouest et au Nord ; mais une faible partie des mines est exploitée, tant à cause du manque de communication que par suite des limitations du marché.

L'extension de l'emploi de l'acier au nickel, l'adoption de la monnaie de nickel par le gouvernement de l'Inde anglaise, lequel a traité à ce sujet avec le gouvernement d'Ontario, vont sans doute donner un renouveau à la production de ce métal.

Il n'y a actuellement d'exploitées que les mines qui appartiennent à la Canadian Copper Company et à l'Orford Copper Company, de Copper-Cliff, à la Ludwig Mond Company, de Victoria Mine, et à l'Algoma Steel Company, de Sault-Sainte-Marie.

Mais il est question d'établir à Sudbury ou dans

(1) Le *claim* est la division territoriale spéciale aux mines ; sa superficie actuellement est de 40 acres (16 hectares).

les environs un *custom smelter*, ou usine pour l'affinage des métaux à façon. Cette usine traiterait surtout le nickel, le cobalt et le fer. Les propriétaires de mines enverraient au *custom smelter*, soit leur minerai, soit leurs mattes de première fusion; ils recevraient un bon de dépôt de leur matière première. Au *custom smelter*, on en déclarerait, après essai, la valeur approximative. Plus tard la matière affinée leur serait livrée contre le paiement de la façon d'affinage. Mais, en attendant, leur bon de dépôt serait un véritable warrant, qu'ils pourraient négocier en banque. Institution industrielle, doublée d'une institution financière, ce *custom smelter*, s'il était placé à Sudbury, développerait considérablement la production du nickel.

Il est probable que prochainement un tel *custom smelter* va être installé à Sudbury par le cessionnaire du brevet d'un Américain d'origine écossaise, — lequel m'a écrit avoir inventé un procédé électro-chimique très économique permettant d'extraire, à un degré de pureté presque parfait, le nickel, le cobalt et les autres métaux contenus dans un minerai quelconque.

Cuivre. — Le cuivre se trouve associé au nickel dans la plupart des mines de nickel; il y a cependant des mines de cuivre seul dans le bassin du lac Huron et dans celui du lac Supérieur. Ce sont, en allant vers l'Ouest, les mines Massey et Hermina, près de la station de Massey au Sud-Ouest de Sudbury; — du lac Wiskey à 15 milles au Nord de l'embouchure de la Spanish River; — Bruce, à la station de Bruce Mines; — Rising Sun, Copper Queen, Rock Lake, au Nord de Bruce Mines; — Stobie, près de Desbarats; Superior, Ranson, Taylor, au Nord de Sault-Sainte-Marie; Tip-Top et Black Bay, dans la région de Port-Arthur, et bien d'autres.

Tout récemment, en janvier dernier, sur la Blind River, qui se jette dans le lac Huron, à l'Est de Sault-Sainte-Marie, on a découvert des mines de cuivre d'une grande richesse, donnant à l'essai 12 0/0 de métal, et d'une extraction très facile; car avec des instruments assez primitifs trois hommes arrachèrent deux tonnes de minerai par jour.

Fer. — Le Nouvel-Ontario possède des mines de fer considérables.

A l'Ouest de Port-Arthur, les montagnes de minerai d'Atikokan, desservies par le Canadian Northern Railway, vont alimenter les hauts fourneaux que va élever à Port-Arthur l'Atikokan Iron Company, société au capital d'un million de dollars.

Dans la même région, il y a encore, à l'Ouest de Port-Arthur, les mines de Mattawi, puis, à 26 milles à l'Est, celle du lac Loon, qui semblent être une prolongation du grand district minier de Mesabi, du Minnesota (Etats-Unis); elles sont exploitées par une société au capital de 3 millions de dollars.

A l'embouchure de la rivière Nipigon, des dépôts de sable contenant 7 0/0 de fer sont traités à l'électricité par la North Shore Reduction Company.

Au Nord, près du lac Nipigon, il y a les mines du lac Black Sturgeon, qui ont donné à l'essai 53 et 60 0/0 de fer; puis, à 150 milles à l'Est de Port-Arthur, les mines du lac Jack Fish, propriété de l'Argenteuil Mining Company.

Plus à l'Est encore, on rencontre le vaste bassin de Michipicoton, dont les mines principales portent le nom de Frances, d'Hélène et de Joséphine, donnent de 40 à 64 0/0 de fer pur, et alimentent les hauts fourneaux de l'Algoma Steel Company à Sault-Sainte-Marie.

Sur le chemin de fer de l'Algoma central, sont les mines Williams, propriété d'une Société au capital de 3 millions de dollars.

Dans les montagnes qui bordent la côte Nord-Ouest du lac Huron, on a découvert maints filons ferrifères qui paraissent importants.

Mais un des dépôts ferriques les plus considérables est celui du *township* de Hutton et environs, à 25 milles au Nord de Sudbury; il y a là une montagne, la Moose Mountain, qui contient en grande masse un minerai magnétique dosant de 60 à 64 0/0 de fer. La plupart des *claims* de Hutton sont possédés ou contrôlés par M. Chase S. Osborne, de Sault-

Sainte-Marie (Michigan) (1). Les recherches faites en 1902 pour le *développement* de ces mines ont coûté environ 100.000 dollars.

Jusqu'à présent, aucune exploitation n'avait été commencée faute de moyens de transport. Mais, depuis février dernier, une équipe de mineurs s'est installée à la Moose Mountain, car on assure que prochainement un chemin de fer va relier cette mine à Sudbury, puis au port de Killarney sur le lac Huron.

Des mines de fer importantes ont encore été découvertes sur les bords du lac Temagami, ainsi que dans le *township* de Boston, à 30 milles environ au Nord du lac Témiscaming, enfin dans le bassin des rivières qui se jettent dans la baie d'Hudson, où elles sont entremêlées à des mines de lignite. Mais aucune exploitation de ces mines n'a encore été tentée, les moyens de transport faisant défaut.

VII. — Houille blanche.

Le Nouvel-Ontario dispose de très nombreuses chutes d'eau dont quelques-unes sont utilisées.

A Sault-Sainte-Marie, la « Lake Superior Power Company » a, tant sur la rive canadienne que sur la rive américaine, créé des forces motrices énormes, peut-être 60.000 chevaux, actionnant une fabrique de pulpe, une fabrique de produits chimiques, des hauts-fourneaux, des aciéries.

Sur la Spanish River, deux chutes ; l'une à Espanola fournit 22.000 chevaux, dont 10.000 actuellement utilisés par la fabrique de pulpe ; l'autre à Turbine, dans le *township* de Nairn, appartient à la Huronian Company, dépendance de l'International Nickel Company, qui contrôle les usines de Copper-Cliff ; elle donne 22.000 chevaux, dont la moitié sert actuellement pour la métallurgie.

La chute de la rivière Vermilion rend 3.000 che-

(1) Il y a deux villes de Sault-Sainte-Marie situées en face l'une de l'autre : sur la rive septentrionale ou canadienne de la rivière Sainte-Marie se trouve Sault-Sainte-Marie (Ontario), sur la rive méridionale ou américaine Sault-Sainte-Marie (Michigan).

vaux, celle de la rivière Wahnapitae 5.000 chevaux; transformées en électricité, ces forces sont transportées par fil à Sudbury, prêtes à servir diverses industries.

Enfin, à Sturgeon-Falls, une magnifique chute actionne la fabrique de pulpe que j'ai déjà citée.

Mais ces diverses forces hydrauliques utilisées ne sont qu'une infime partie des ressources en houille blanche du Nouvel-Ontario, — ressources qui s'organiseront à mesure que dans le pays croîtront les besoins de l'industrie.

VIII. — Pétrole.

Le pétrole existe dans l'ancien Ontario, dans le Sud de la presqu'île, principalement dans le comté de Lambton, au bord du lac Saint-Clair et de la rivière Saint-Clair. La production y est en décroissance, — décroissance qui va sans doute être compensée par de nouvelles découvertes faites dans la même région.

Mais c'est l'île Manitoulin, dans le Nouvel-Ontario, qui semble devoir être le vrai réservoir de pétrole de la province.

Déjà en 1865, une Compagnie s'était formée pour exploiter des sources de pétrole qui suintaient dans la partie Nord-Est de la Réserve Indienne. Cette Compagnie avait déjà creusé trois puits et pompé une cinquantaine de barils d'huile, lorsqu'elle dut brusquement abandonner ses travaux, ses ouvriers ou ses employés n'ayant pas observé certaines clauses de la convention qui avait été conclue avec les Indiens, possesseurs du sol.

L'affaire ne fut reprise qu'en 1903. Un sénateur canadien, de race acadienne-française (1), M. Pascal Poirier, littérateur distingué (2), retrouva par ses

(1) La race acadienne-française a été séparée de la France en 1713 par le traité d'Utrecht qui céda à l'Angleterre l'Acadie (Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick); la race canadienne-française n'a été séparée de la France qu'en 1763 par le traité de Paris.

(2) M. Pascal Poirier a été, en 1902, nommé par le gouvernement français chevalier de la Légion d'honneur.

recherches historiques les points précis où le pétrole avait été découvert en 1865, et il obtint du Bureau des Affaires indiennes à Ottawa la concession des sources de pétrole dans la Réserve Indienne, sous condition d'une redevance à payer aux Indiens.

Puis,comme certains terrains à l'Ouest de la Réserve Indienne étaient de la même nature géologique que ceux de la Réserve, M. Poirier loua aux colons, qui étaient propriétaires du sol, le droit d'y forer des puits et d'en capter le pétrole.

Ces découvertes ont donné naissance à deux sociétés d'exploitation : la *Great Northern Oil and Gas Company*, Compagnie américaine de Chicago, à qui M. le sénateur Poirier a cédé ses droits sur le pétrole de la Réserve Indienne ou Wickwimakong; et la *Manitou Oil and Gas Company*, dont le territoire pétrolifère est situé à l'Ouest dans le bassin du lac Manitou.

Les travaux de la première Compagnie ont eu d'excellents résultats. Commencés en juin 1905, les deux premiers puits ne donnèrent que des indications. Un troisième fut creusé au Sud-Est du premier. Le 21 octobre, la couche d'huile était atteinte; aussitôt un jet d'huile et d'eau mélangées jaillit à 4^{m}50 du sol ; on en remplit environ 400 barils. Le sifflement du gaz, qui s'échappait en même temps que le liquide, s'entendait à 18 milles de distance. Puis le jet s'est affaissé peu à peu, l'afflux de l'huile s'est régularisé ; une pompe de 13 pouces de diamètre fut placée à ce puits, et elle débite par jour 100 barils d'huile sans mélange d'eau. En vingt minutes, avec cette pompe, 24 barils ont été remplis.

En mai 1906, les travaux vont continuer : de nouveaux puits seront forés, de nouvelles pompes installées.

La *Manitou Oil and Gas Company* n'a pas eu de moindres succès. N'ayant pu commencer les recherches qu'assez tard, son président, M. le sénateur Poirier, n'avait à sa disposition qu'une perforatrice d'occasion. Il fit néanmoins creuser cinq puits ; tous cinq ont du pétrole, deux surtout en grande quantité.

Le pétrole de Manitoulin ressemble beaucoup à

celui de l'Ohio; il est à base de paraffine, sans mélange de soufre ou d'autre élément réfractaire.

Au point de vue commercial, la position des sources de pétrole de l'île Manitoulin est excellente. Elles sont situées près d'un excellent port naturel, celui de Manitouaning, sur le lac Huron. Pendant la saison chaude, l'exportation des pétroles de Manitoulin aura lieu par les Grands Lacs. Pendant l'hiver, les Grands Lacs étant gelés, cette exportation se fera par voie ferrée; un chemin de fer, en effet, doit mettre l'île Manitoulin en communication avec Sudbury en jetant quelques ponts à travers le chapelet d'îles qui se trouvent au Nord de Little-Current.

Je dois ajouter que le gouvernement d'Ontario stimule par une subvention l'exploitation des sources de pétrole existant sur son territoire; cette subvention s'élève à 1 fr. 70 environ par hectolitre de pétrole.

IX. — Chemins de fer.

Le Nouvel-Ontario va se couvrir de chemins de fer.

La grande voie actuelle est le Canadian Pacific Railway, qui, à Sudbury, envoie un embranchement sur Sault-Sainte-Marie et le Nord-Ouest des Etats-Unis.

Un autre embranchement, qui sera terminé en 1907, relie Sudbury à Toronto et permettra au Canadian Pacific d'établir des trains directs de New-York vers l'Ouest canadien et vers le Nord-Ouest des Etats-Unis.

Un embranchement minier, appartenant au Canadian Pacific, fait encore communiquer Sudbury au Nord avec les mines de nickel de Stobie et de Blezard; et le tracé est fait pour le prolonger jusqu'aux mines de fer de Hutton.

De Sudbury le Manitoulin and North Shore Railway joint à l'Ouest plusieurs mines de nickel, et doit se prolonger au Sud jusqu'à l'île Manitoulin, à l'Ouest jusqu'à Sault-Sainte-Marie; là il se reliera à un chemin de fer appartenant au même groupe financier, l'Algoma Central Railway, qui va de Sault-Sainte-

Marie aux mines de fer de Michipicoton et plus tard atteindra au Nord-Ouest la ligne principale du Canadian Pacific.

Détachée de l'embranchement de Sault-Sainte-Marie du Canadian Pacific, une voie ferrée doit aller de Bruce Mines aux mines de cuivre de Rock Lake.

De Sudbury une voie concurrente à celle du Canadian Pacific se rendra vers l'Est à Toronto, vers le Nord aux mines de fer de Hutton et de là vers l'Ouest à Port-Arthur sur le lac Supérieur. Cette ligne, dite du James Bay Railway, appartient à la puissante société d'entrepreneurs Mackenzie et Mann, qui, soutenue par la grande Banque Canadian Bank of Commerce, construit un chemin de fer de Montréal à l'Océan Atlantique, — a obtenu la concession d'un autre chemin de fer de Montréal à Ottawa et au delà, qui s'embranchera sur sa ligne de Toronto à Sudbury, — enfin possède un chemin de fer, le Canadian Northern, de Port-Arthur à Winnipeg et au delà, à peu près terminé jusqu'à Edmonton dans l'Alberta, et qui se prolongera jusqu'au Pacifique à Port-Simpson ou Port-Essington. De telle sorte que, dans quelqnes années, il y aura un deuxième Transcontinental traversant le Nouvel-Ontario.

Un troisième Transcontinental doit encore traverser le Nouvel-Ontario au Nord; je veux parler du Grand Trunc Pacific, qui a été voté en 1904 par le Parlement fédéral canadien. Ce chemin de fer partira de Moncton en Nouvelle-Ecosse sur l'Intercolonial Railway, gagnera Québec en traversant le Saint-Laurent sur un pont gigantesque, puis de Québec, par les terres du bassin de la baie d'Hudson, ira à Winnipeg, et de Winnipeg à l'un des ports les plus septentrionaux de la Colombie anglaise sur le Pacifique, — terminus que la Compagnie du Grand Trunc Pacific vient de nommer Prince-Rupert, en souvenir du prince Rupert de Bavière, neveu de Charles Ier, amiral anglais sous Charles II, et qui fut un des principaux promoteurs de l'extension de la colonisation britannique dans l'Amérique du Nord.

Dans le Nouvel-Ontario, le Grand Trunc Pacific tra-

versera des terres d'excellente qualité, actuellement couvertes de forêts : les forêts fourniront des bois de construction et du bois de pulpe, puis les terres seront livrées aux colons.

Le Grand Trunc Pacific sera relié aux chemins de fer plus méridionaux par divers embranchements.

Déjà le chemin de fer construit par le gouvernement d'Ontario, de North-Bay au sommet du lac Témiscaming, va se prolonger droit au Nord jusqu'au lac Abbitibi, près duquel passera le Grand Trunc Pacific.

Bien plus, une compagnie spéciale s'est formée pour relier par plusieurs embranchements le Grand Trunc Pacific à son homonyme et allié le Grand Trunc Railway, dont la ligne principale va de Québec et Montréal à Toronto. Un de ces embranchements joindra le Grand Trunc Pacific à North-Bay sur le lac Nipissing, d'où une ligne du Grand Trunc gagne actuellement Toronto. Un autre embranchement partira du Grand Trunc Pacific au Nord-Est de Port-Arthur et ira à une ligne du Grand Trunc au Nord de Toronto en passant, soit par Sudbury, soit par Sault-Sainte-Marie, ou en se rattachant à ces villes par une ou deux lignes latérales.

Une autre ligne transversale en étude est le chemin de fer de Temagami, qui de Sturgeon-Falls se rendra, au Sud, à l'embouchure de la Rivière aux Français (*French River*), — au Nord, au lac Témagami, et se prolongera peut-être à l'Ouest vers la rivière Missanaïbi, affluent de la baie d'Hudson.

Enfin, un chemin de fer électrique doit relier Sudbury à Copper-Cliff et à la mine de nickel de Creighton.

X

Mais en regard du côté économique, il y a le côté pittoresque et sportif. Peu de pays sont mieux dotés à ce point de vue que le Nouvel-Ontario : il est couvert de lacs de diverses grandeurs, traversé par des cours d'eau poissonneux et coupés de rapides et de cascades.

Pour ne nommer que les eaux les plus fréquentées, la French River, le lac Nipissing, le lac Temagami aux nombreuses îles, que le gouvernement ne vend pas, mais loue pour une vingtaine d'années, — sont parcourus chaque été par de nombreux touristes canadiens et américains, en quête des émotions de la pêche et de la chasse, des fraîcheurs de l'ombre et des beaux paysages.

XI. — Conclusion.

Si les ressources du Nouvel-Ontario sont moins immédiatement utilisables que celles de l'Ouest canadien, si elles demandent un plus grand effort, elles n'en sont pas moins réelles.

Les capitalistes américains l'ont bien compris, et nombreux sont leurs envoyés à Port-Arthur , à Sault-Sainte-Marie, à Sudbury, à North-Bay, à Cobalt. Tout récemment encore le gouvernement d'Ontario recevait d'un syndicat de capitalistes anglais et américains l'offre de capitaux considérables pour être employés en des travaux industriels dans le Nouvel-Ontario, à commencer par la construction d'un chemin de fer partant du lac Huron et allant droit au Nord vers la région des mines et des forêts (1).

Les capitalistes français ne chercheront-ils pas aussi à faire fructifier quelques-uns de leurs fonds dans le Nouvel-Ontario ? N'y enverront-ils pas quelques délégués pour étudier la situation ?

Là ils trouveraient de nombreux groupements de Canadiens-Français, dont Sudbury est le centre ; — population active et intelligente, mais qui manque de chefs unissant la fortune à l'instruction, et qui par conséquent, au point de vue économique, se trouve forcément à la remorque des capitalistes américains et anglo-canadiens.

Aux élections néanmoins sa nationalité se réveille : le député provincial de Sudbury est un Canadien-Français. Le parlement de Toronto compte cinq ou six

(1) *Sudbury Journal*, 18 janvier 1906. p. 1, col. 3.

membres Canadiens-Français ; aussi un ministre a-t-il été choisi parmi eux : c'est M. le docteur Reaume, le ministre des Travaux publics.

De même, le ministre des Mines et des Terres, celui dont dépend la colonisation, a été pris parmi les citoyens du Nouvel-Ontario ; c'est M. F. Cochrane, un des propriétaires miniers les plus importants de la région, ancien maire de Sudbury, où il possède une puissante maison de commerce. Sous son active impulsion, la colonisation du Nouvel-Ontario ne peut manquer de prendre un vigoureux essor.

F. Romanet du Caillaud.

PARIS. — IMPRIMERIE F. LEVÉ, RUE CASSETTE, 17

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Des chrétiens de saint Mathieu existant en Afrique au commencement du XIV[e] siècle, et de l'identification à l'Ouganda de l'empire chrétien de Magdasor (8[e] *Congrès international de géographie*, Washington, D. C., 1904.)

Les Mines de nickel de la Région de Sudbury (Ontario, Canada). (*Société de géographie commerciale de Paris*, Paris, 1900.)

La Rivière de Vincent Pinzon ou la limite de la Guyane française du côté du Brésil. (*Bulletin de la Société de géographie commerciale de Paris*, 1897.)

Les tentatives franciscaines au moyen âge pour pénétrer dans la Haute-Ethiopie. (*Bulletin de la Société de géographie de Paris*, 1896.)

Essai sur l'Eglise russe catholique et ses saints. Paris, Téqui, 1896.

Des origines de l'Ordre du Carmel. Paris, imprimerie Firmin-Didot, 1894.

La Colonisation espagnole, dans le Nord de l'île de Formose. Paris, 1890.

Parallèle entre la vocation apostolique de saint Thomas et celle de l'ordre de saint François. (Extrait du *Moniteur de Rome*, Bordeaux, 1888.)

Le Christianisme en Ethiopie. (*Moniteur de Rome*, 1887-1888.)

Cheick-Said (colonie française au cap de Bab-el-Mandeb en Arabie). (*Atlas colonial*. Paris. Charles Bayle, 1885.)

Notes sur le Tong-King. *Bulletin de la Société de géographie de Paris* et *Comptes rendus des séances* de cette Société. (*Passim*, 1882 à 1887.)

Le Quang-Si. (*Bulletin de la Société de géographie de Paris*, 1884.)

De la date de la loi Julia Norbana. (Deux Mémoires lus à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, l'un en 1882, l'autre en 1883.)

Notes sur deux vignes chinoises, *Spinovitis Davidi* **et** *Vitis Romaneti*. (*Journal d'agriculture pratique*, 1882.)

Les Produits du Tong-King et des pays limitrophes. Paris, Challamel, 1882. Epuisé.

Notice sur le Tong-King. Paris, Challamel, 1880. Epuisé.

Histoire de l'intervention française au Tonkin de 1872 à 1874. Paris, Challamel, 1880.

La Conquête du Delta du Tong-king. (*Le Tour du monde*, Paris. Hachette, 1877.)

Voyage d'un pionnier du Commerce britannique de Shang-Haï au Thibet oriental. (*L'Explorateur*, 1876.)

Projet d'exploration au Tong-King et en Yûn-Nân. (*L'Explorateur*, 1875.)

La France au Tong-King (1874). Epuisé.

De l'autonomie municipale (1874). Epuisé.